



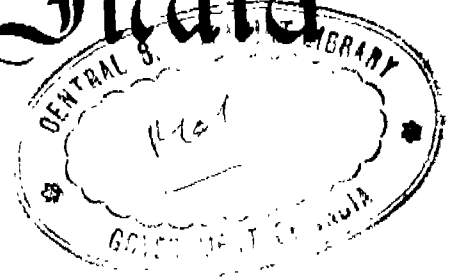
# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 50 ]

नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 28, 2001/फाल्गुन 9, 1922

No. 50]

NEW DELHI, WEDNESDAY, FEBRUARY 28, 2001/PHALGUNA 9, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 फरवरी, 2001

सं. टीएएमपी/51/2000-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार न्यू मंगलौर पत्तन में बल्क सीमेंट भंडारण और प्रहस्तन टर्मिनल में प्रहस्तन किए जाने वाले सीमेंट के न्यूनतम वचनबद्ध यातायात पर घाटशुल्क के भुगतान से संबंधित मैसर्स लार्सन एंड दुब्रो लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं० टीएएमपी/51/2000-एनएमपीटी

मैसर्स लार्सन एंड दुब्रो लिमिटेड (एल एंड टी)

.....

आवेदक

बनाम

न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

.....

प्रतिवादी

आदेश

(फरवरी, 2001 के इस 14वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला मैसर्स लार्सन एंड दुब्रो लिमिटेड (एल एंड टी) द्वारा प्रस्तुत एक अभ्यावेदन से संबंधित है, जिसमें उन्होंने 12 अक्टूबर, 97 से 11 अक्टूबर, 99 की अवधि के लिए एल एंड टी द्वारा न्यूनतम

वचनबद्ध यातायात प्राप्त न किए जाने के कारण न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा लगाए गए 2.31 करोड़ रुपए की वापसी का अनुरोध किया है । (1.71 करोड़ रुपए की राशि 12 अक्टूबर, 97 से 11 अक्टूबर, 98 और 60 लाख रुपए की राशि 12 अक्टूबर, 98 से 11 अक्टूबर, 99 तक की अवधि से संबंधित है)।

2.1 एनएमपीटी ने दिनांक 20 जनवरी, 1997 के लाइसेंस करार के अनुसार एल एंड टी को 18 अक्टूबर, 1996 से 17 अक्टूबर, 1999 तक की तीन वर्ष की अवधि के लिए सीमेंट के प्रहस्तन, भंडारण, बैग में भरने और वितरण के लिए सुविधाएं स्थापित करने के वास्ते अपनी संपत्ति का उपयोग करने के लिए लाइसेंस प्रदान किया था।

2.2 उक्त करार की अनुसूची-11 के खंड 2 के अनुसार एल एंड टी ने तीन लाख टन सीमेंट प्रतिवर्ष के यातायात की वचनबद्धता की थी, जिसमें असफल रहने पर उसे वचनबद्ध यातायात के लिए घाटशुल्क और अन्य प्रभारों का भुगतान करना था ।

2.3 एल एंड टी ने अपने अभ्यावेदन में उल्लेख किया है कि परियोजना के चालूकरण में विलंब होने के कारण तीन लाख टन प्रतिवर्ष का उक्त वचनबद्ध यातायात प्राप्त नहीं किया जा सका । उसने अनुरोध किया है कि परियोजना के चालूकरण में हुआ विलंब निम्नलिखित कारणों से उसके नियंत्रण से बाहर था:-

(i) प्रारंभ में, एल एंड टी को आबंटित बर्थ सं० 5 से जुड़ी भूमि का प्लॉट आयातित टिंबर के लट्ठों के प्रहस्तन के लिए किसी अन्य फर्म द्वारा प्रयोग किया जा रहा था । उक्त परिसर का खाली कब्जा एल एंड टी को 30 नवम्बर, 1996 तक नहीं सौंपा जा सका था । भूमि सौंपे जाने के बाद ही एल एंड टी भूमि परीक्षण कर सका और निर्माण कार्य आरंभ कर सका ।

(ii) प्रारंभ में, एनएमपीटी 250 केवीए विद्युत मंजूर करने के लिए सहमत था । तथापि, बाद में, एनएमपीटी ने दिनांक 29 जनवरी, 97 के अपने पत्र द्वारा कोई भी विद्युत आपूर्ति करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी और कर्नाटक बिजली बोर्ड से संपर्क करने का परामर्श दिया था, जिसने विद्युत आपूर्ति के लिए मना कर दिया था । इस प्रकार, बहुमूल्य समय बर्बाद हो गया । अब संयंत्र कैप्टिव विद्युत पर आधारित है ।

(iii) वर्ष 1997 में अप्रत्याशित रूप से भारी वर्षा हुई और मानसून ऋतु के दौरान सभी निर्माण कार्य रोकने पड़े ।

- (iv) निर्माण कार्य के दौरान एल एंड टी ने पाया कि उसे आबंटित भूमि के नीचे से एक भूमिगत केबल गुजर रहा था और केबल हटाने के लिए एनएमपीटी से अनुमति प्राप्त करने की प्रक्रिया और केबल को हटाने का कार्य करने में लगभग दो महीने का अतिरिक्त समय लग गया।
- (v) विस्फोटक निरीक्षक, फैंक्ट्री निरीक्षक, प्रदूषण एवं पर्यावरण नियंत्रण बोर्ड जैसे सांविधिक प्राधिकारियों से अनुमोदन प्राप्त करने में विलंब हुआ, जोकि एल एंड टी के नियंत्रण से बाहर थे ।
- (vi) एल एंड टी ने ऐसी घटनाओं के बारे में एनएमपीटी को समय-समय पर सूचित किया था, जिनके कारण परियोजना क्रियान्वयन में विलंब हो रहा था और सुविधाओं के चालूकरण के लिए समय बढ़ाने के अनुरोध किए गए थे, जिन पर अनुकूल विचार नहीं किया गया ।

2.4

एल एंड टी ने अपने तर्कों के समर्थन में निम्नलिखित अनुरोध किए हैं :-

- (i) लाइसेंस करार की अनुसूची-11 के अंतर्गत खंड 3 में यह उल्लेख किया गया है कि चालूकरण की तारीख भूमि आबंटन की तारीख से छह महीने मानी जाएगी और इंजीनियरी ब्योरे तैयार करने के लिए अपेक्षित दो महीने की छूट अवधि अनुमत्त होगी । इस खंड में आगे यह उल्लेख है कि लाइसेंस अवधि लाइसेंस शुल्क में भुगतान की तारीख से आरंभ होगी, जोकि 18 अक्टूबर, 1996 थी। इस प्रकार लाइसेंस को 18 अक्टूबर, 1996 से आरंभ हुआ माना जाना चाहिए, यद्यपि करार पर हस्ताक्षर 20 जनवरी, 1997 को हुए थे ।

उनके करार से संबंधित विवरण निम्नलिखित है :-

| विवरण  | तारीख    |
|--|----------|
| (क) करार पर हस्ताक्षर                        | 20.11.97 |
| (ख) एल एंड टी को खाली भूमि का कब्जा दिया गया | 30.11.96 |
| (ग) भूमि आबंटन करार                          | 24.04.97 |
| (घ) लाइसेंस अवधि आरंभ (एनएमपीटी के अनुसार)   | 12.10.97 |
| (ङ) संयंत्र का चालूकरण                       | 26.09.98 |

(ii) एल एंड टी ने आगे उल्लेख किया है कि जल भूतल परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 15 फरवरी, 2000 के परिपत्र सं० पीटी-17011/55/87-पीटी द्वारा स्पष्ट किया है कि पत्तनों को न्यूनतम उत्पादन (थ्रूपुट) पर जोर नहीं देना चाहिए । यद्यपि, ये दिशानिर्देश फरवरी, 2000 में जारी किए गए हैं, फिर भी ये सभी मामलों में समान रूप से लागू हैं और तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा तीन लाख टन प्रतिवर्ष का न्यूनतम यातायात निर्धारित किया जाना दिशानिर्देशों के विरुद्ध है ।

(iii) यद्यपि एल एंड टी ने 6 लाख मी० टन का यातायात प्राप्त नहीं किया है, तब भी एनएमपीटी को किसी भी प्रकार की कोई आर्थिक हानि नहीं हुई है । वस्तुतः, जब एल एंड टी बर्थ का प्रयोग नहीं कर रहा था तब एनएमपीटी ने बर्थ का अन्य कार्यों के लिए उपयोग किया है।

- (iv) एनएमपीटी ने परियोजना की सहायता के लिए कोई अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध कराने के वास्ते कोई व्यय नहीं किया है ।

2.5 एनएमपीटी ने एल एंड टी को सूचित किया कि जो पट्टा 17 अक्टूबर, 1999 को समाप्त हो गया है, उसे एल एंड टी द्वारा 2.31 करोड़ रुपए का भुगतान करने पर ही बढ़ाया जाएगा । एल एंड टी ने एनएमपीटी से नकदी के बदले में बैंक गारंटी स्वीकार करने का अनुरोध किया था और भावी तीन वर्षों की लाइसेंस अवधि में यातायात में कमी की भरपाई करने का आश्वासन दिया था । यह अनुरोध भी अस्वीकार कर दिया गया था और एल एंड टी के पास इसके अलावा और कोई चारा नहीं था कि वे विरोधस्वरूप 2.31 करोड़ रुपए की राशि का भुगतान कर दें ।

3. बाद में, एल एंड टी ने एनएमपीटी के दिनांक 29 जनवरी, 1996 के पत्र सं० 2/92/95-ईबी 22 का संदर्भ देते हुए, जिसमें पत्तन ने एल एंड टी के अनुरोध को स्वीकार करते हुए अपनी अनापत्ति व्यक्त की थी कि चालूकरण की तारीख को लाइसेंस अवधि आरंभ होने की तारीख माना जाए, बशर्ते कि लाइसेंस शुल्क भूमि अधिग्रहण की तारीख से देय हो, एनएमपीटी से यह अनुरोध किया था कि अधिक वसूल की गई 1.71 करोड़ रुपए की राशि उन्हें वापिस की जाए ।

4.1 एल एंड टी से प्राप्त अभ्यावेदन और उसके दिनांक 1 जुलाई, 2000 के पत्र की भी एक प्रति एनएमपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी ।

4.2 एनएमपीटी ने अपना उत्तर 2 अगस्त, 2000 को भेजा था, जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि एल एंड टी ने इस मुद्दे पर जल-भूतल परिवहन मंत्रालय को भी अभ्यावेदन भेजा हुआ है । एनएमपीटी ने जल-भूतल परिवहन मंत्रालय को प्रस्तुत अपनी टिप्पणियां हमें भेजी हैं ।

4.3 एनएमपीटी की टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) एल एंड टी को 11700 वर्गमीटर भूमि अल्पावधि लाइसेंस के आधार पर तीन वर्ष के लिए आबंटित की गई थी । उक्त भूमि 18 अक्टूबर, 1996 को सौंप दी गई थी और एक लाइसेंस विलेख 18 अक्टूबर, 1996 से 17 अक्टूबर, 1999 तक की अवधि के लिए निष्पन्न किया गया था ।
- (ii) आबंटन की शर्तों और निबंधनों के अनुसार, लाइसेंसधारक को वचनबद्ध यातायात के लिए घाटशुल्क और अन्य प्रभारों का भुगतान करना होता है, चाहे वह उतनी मात्रा प्राप्त करने में असफल रहता है ।
- (iii) आबंटन की शर्तों के अनुसार 12 अक्टूबर, 97 को संयंत्र के चालूकरण की तारीख माना गया है ।
- (iv) संयंत्र के चालूकरण के लिए 1 फरवरी, 98 तक समय बढ़ाने के एल एंड टी के अनुरोध को पत्तन द्वारा लाइसेंस विलेख की शर्तों और निबंधनों के अनुसार स्वीकार नहीं किया गया । दिनांक 13 नवम्बर, 97 को पत्तन ने अपना निर्णय एल एंड टी को प्रेषित कर दिया था कि यदि 12 अक्टूबर, 97 से 11 अक्टूबर, 98 की अवधि के दौरान वचनबद्ध किए गए यातायात में कोई गिरावट आती है तो एल एंड टी को घाटशुल्क प्रभारों में हुई गिरावट की भरपाई करनी होगी ।

- (v) एल एंड टी ने अपना संयंत्र 26 सितम्बर, 98 को चालू कर दिया था और 11 अक्टूबर, 98 तक की अवधि के दौरान इसने 15000 टन का प्रहस्तन किया। तदनुसार, वचनबद्ध यातायात में गिरावट के लिए एल एंड टी के विरुद्ध 1.71 करोड़ रुपए का दावा प्रस्तुत किया गया था।
- (vi) इस बीच, 17 अक्टूबर, 99 को पट्टा समाप्त हो गया। तब बोर्ड द्वारा यह निर्णय किया गया कि पट्टा के विस्तार पर केवल तभी विचार किया जाएगा, यदि एल एंड टी पूर्व अवधि से संबंधित गारंटीशुदा न्यूनतम यातायात में गिरावट की भरपाई कर देता है।
- (vii) एल एंड टी ने अपने 6 मार्च, 2000 के पत्र द्वारा 2.31 करोड़ रुपए के भुगतान के मामले को मध्यस्थता के लिए भेजने और मामले का समाधान होने तक पट्टा बढ़ाने और यातायात वचनबद्धता 2.25 लाख टन प्रतिवर्ष तक कम करने का अनुरोध किया है।
- (viii) बोर्ड ने निर्णय किया था कि एल एंड टी को 2.31 करोड़ रुपए का नकद भुगतान करना चाहिए और बैंक गारंटी स्वीकार नहीं की जाएगी। यह भी निर्णय किया गया था कि लाइसेंस का नवीकरण एल एंड टी द्वारा राशि जमा कराए जाने के बाद ही किया जाएगा।
- (ix) एल एंड टी ने विरोधस्वरूप 2.31 करोड़ रुपए का एक चैक जारी कर दिया था और पत्तन से मामले को निर्णय हेतु टीएएमपी जैसे उपयुक्त प्राधिकरण को सौंपने का अनुरोध किया था।
- (x) करार के अनुसार बोर्ड ने विवाद को विधि मंत्रालय में मध्यस्थ को सौंपने के लिए 26 मई, 2000 को निर्णय किया था।
- (xi) भूमि के लिए लाइसेंस का नवीकरण संशोधित लाइसेंस शुल्क के साथ उन्हीं शर्तों और निबंधनों पर 18 अक्टूबर, 1999 से 17 अक्टूबर, 2002 तक 3 वर्ष की अवधि के लिए कर दिया गया है।

4.4

है :-

संयंत्र के चालूकरण में विलंब के विरुद्ध एनएमपीटी के तर्कों का सारांश नीचे दिया गया

- (i) एल एंड टी को भूमि का आबंटन होने पर टिंबर के लट्ठे हटाने के लिए नोटिस जारी किए गए थे। एल एंड टी ने यह स्वीकार करते हुए कि सर्वेक्षण, मिट्टी परीक्षण जैसे प्रारंभिक इंजीनियरी कार्य करने में ये टिंबर के लट्ठे अड़चन नहीं डालेंगे, 18 अक्टूबर, 1996 को भूमि का अधिग्रहण करने को सहमत हो गया था। टिंबर के लट्ठे बाद में नवम्बर, 96 में हटा दिए गए थे। टिंबर के कुछ लट्ठे हटाने में विलंब होने से एल एंड टी के प्रारंभिक इंजीनियरी कार्यों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता था।
- (ii) कर्नाटक बिजली बोर्ड से बल्क आपूर्ति में कमी के मददेनजर एनएमपीटी को बिजली मंजूर नहीं की जा सकती थी। करार में ऐसा कोई खंड नहीं है, जो एल एंड टी को बिजली उपलब्ध कराने के लिए पत्तन को बाध्य करता हो। एल एंड टी जेनसेट को स्थापित करने में हुए विलंब के लिए पत्तन उत्तरदायी नहीं हो सकता।
- (iii) भूमि के उस हिस्से में भूमिगत बिजली के केबल होने की पहले कोई जानकारी नहीं थी। जैसे ही केबल का पता चला, उसे दूसरे रास्ते से ले जाने की व्यवस्था कर दी गई थी।

- (iv) एल एंड टी ने नीव की ड्राईंग जनवरी, 97 में प्रस्तुत की थी, जिसे एनएमपीटी ने 13 फरवरी, 97 को अनुमोदित कर दिया था। करार की शर्तों और निबंधनों के अनुसार निर्माण कार्य के लिए आठ महीने का समय दिया गया था। तदनुसार, वचनबद्ध यातायात के लिए 12 अक्टूबर, 97 की तारीख मानी गई थी और इसलिए संयंत्र के चालूकरण के लिए समय बढ़ाने के बारे में एनएमपीटी ने कोई विचार नहीं किया।
- (v) करार के अनुसार, विधिक रूप से अपेक्षित आवश्यक सांविधिक अनुमति प्राप्त करना एलएंडटी का उत्तरदायित्व था।
- (vi) वर्ष 1997 में भारी वर्षा के बारे में एल एंड टी का तर्क वास्तविक है। परंतु, कारण पत्तन के नियंत्रण से बाहर हैं।
- (vii) 3 लाख मी० टन के वचनबद्ध यातायात में गिरावट के लिए एनएमपीटी द्वारा मांगे गए घाटशुल्क प्रभार करार की शर्तों और निबंधनों के अनुसार हैं। यह कोई क्षतिपूर्ति दावा नहीं है, जैसाकि एल एंड टी द्वारा आरोप लगाया है।

5. एनएमपीटी से प्राप्त उत्तर की एक प्रति एल एंड टी को सूचनार्थ/टिप्पणियों के लिए भेज दी गई थी। एल एंड टी के अभ्यावेदन की एक प्रति और एनएमपीटी की टिप्पणियों की एक प्रति कनारा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (केसीसीआई) को उसकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी।

6. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 22 सितम्बर, 2000 को एनएमपीटी में आयोजित की गई थी, जिसमें एल एंड टी, एनएमपीटी और केसीसीआई ने भाग लिया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए :-

मैसर्स लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड (एलएंडटी)

- (i) भूमि 18 अक्टूबर, 96 को आबंटित की गई थी। तथापि, कुछ अनुवर्ती घटनाएं हो गई थीं, जिनके कारण संयंत्र के केवल सितम्बर, 1998 तक चालू होने का विलंब हुआ था।
- (ii) ये अनुवर्ती घटनाएं सांविधिक स्वीकृतियां थीं और एनएमपीटी के कारण स्थल की स्थितियों से संबंधित थी, जो नीचे दी गई हैं :-
  - (क) टिंबर के लट्ठे हमें भूमि तक पहुंचने में बाधा थे।
  - (ख) बिजली के केबल और पाइपलाइनें हटाना।
  - (ग) वर्ष 1997 में अप्रत्याशित वर्षा।
  - (घ) कार्य 1997 के अंत में आरंभ हो सका।
  - (ङ) बिजली की आपूर्ति कठिन थी। इसके कारण डीजी सेटों की आकस्मिक खरीद करनी पड़ी, जिसमें अधिक समय लग गया।
  - (च) पर्यावरण स्वीकृतियों और अन्य स्वीकृतियों में विलंब हुआ।
- (iii) एनएमपीटी ने विलंब के पीछे अप्रत्याशित परिस्थितियों का होना बताया है। इसी प्रकार का दृष्टिकोण हमारे प्रति भी होना चाहिए।

- (iv) हमारी कोई बदनीयती नहीं थी। इन विलंबों से हमें कोई लाभ नहीं हुआ है। हमने सद्भावना से पूरा प्रयास किया है। अनुवर्ती घटनाओं के कारण हुए विलंब के लिए हमें दंडित करना न तो उचित है और न ही न्यायसंगत है।
- (v) विलंबों की गणना करने के लिए 26 सितम्बर, 98 को वास्तविक तारीख माना जाना चाहिए।
- (vi) सरकार ने बाद में कहा भी है कि थ्रुपुट के न्यूनतम स्तर को पट्टा के साथ जोड़ा जाना आवश्यक नहीं है। इस प्रकार ढांचागत विकास में तेजी लाने के प्रति सरकार की नीयत स्पष्ट है। यद्यपि, यह परिपत्र बाद में जारी किया गया था, इसे पहले से मौजूद आशय को स्पष्ट करने के रूप में देखा जाना आवश्यक है।
- (vii) संविदा संबंधी कानून में कहा गया है कि कोई भी पार्टी वास्तव में न हुई हानि के लिए कोई क्षतिपूर्ति/हर्जाने का दावा नहीं कर सकती। इसके समर्थन में हमने दो उच्च न्यायालयों के निर्णय प्रस्तुत किए हैं। एनएमपीटी को अपने "घाटे" को सिद्ध करना है। यह एक खुला बर्त है और एनएमपीटी इसका प्रयोग करता रहा है। घाटा कहाँ हुआ है? एनएमपीटी किसी अनुचित लाभ (वृद्धि) के लिए संविदा नहीं कर सकता।
- (viii) इस प्रकार की हर्जाना पूर्ति लगाने से घाटशुल्क संशोधित करना होगा। इसलिए, टीएमपी के पास न्यायाधिकार है और इस पर विचार अवश्य करना चाहिए। इसलिए, हम निर्णय चाहते हैं।
- (ix) श्रमिक हड़ताल के कारण हानि, श्रमिकों को क्षतिपूर्ति के कारण हानि इस परियोजना से सीधे नहीं जुड़े हैं। ये परिस्थितिजन्य हैं।
- (x) यदि 'परिसमापक हानियों' के बारे में बम्बई उच्च न्यायालय का कोई निर्णय है, तो उसके लिए किसी प्रकार के प्रमाण की जरूरत नहीं है, उस पर विश्वास किया जाना चाहिए।
- (xi) यदि टीएमपी द्वारा पारित किए जाने वाले आदेश के विरुद्ध हमें कोई कानूनी समाधान उपलब्ध है, यह खुला होना चाहिए। परंतु, इस समय यह काल्पनिक है।
- (xii) एल एंड टी को संबोधित एनएमपीटी का दिनांक 29 जनवरी, 97 का पत्र विद्युत आपूर्ति के बारे में सहमति का संकेत है।
- (xiii) केरल/आंध्रप्रदेश उच्च न्यायालय ने आनून का सिद्धांत प्रतिपादित किया है। किसी प्रतिकूल निर्णय के न होने पर भी एनएमपीटी, कर्नाटक में स्थित होने के बावजूद, इससे बंधा हुआ है। प्राधिकरण को इस मामले में इस सिद्धांत को अवश्य अपनाना चाहिए।

#### कनारा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (केसीसीआई)

- (i) लाइसेंस विलेख आपसी सहमति का द्योतक है। इसमें नीयत को देखा जाना चाहिए। हम मानते हैं कि एल एंड टी की नीयत सही है।
- (ii) कोई भी विलंब एल एंड टी के कारण नहीं हुआ है। यह वाणिज्यिक दृष्टिकोण पर आधारित विलंब का मामला नहीं था।
- (iii) चालूकरण के बाद एल एंड टी का कार्यनिष्पादन उच्च स्तर पर पहुंच गया है।
- (iv) एल एंड टी ने भारी निवेश किया है, जो उसकी गंभीरता का परिचायक है।
- (v) इस प्रकार के विलंब सभी मामलों में होते हैं। ये एल एंड टी की ओर से किसी लापरवाही या अनदेखी के कारण नहीं हैं।

### न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

- (i) वर्ष 1995 के सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार निविदा प्रक्रिया अपेक्षित है । 30 वर्ष से कम के पट्टे के लिए भी सरकारी अनुमोदन अपेक्षित है ।
- (ii) एल एंड टी न्यूनतम कार्यनिष्पादन खंड शामिल करने के लिए तुरंत और स्वेच्छा से तैयार हो गया था ।
- (iii) बारह दिन की श्रमिक हड़ताल के कारण राजस्व हानि हुई, छवि खराब हुई और सक्षम व्यवसाय की हानि हुई । श्रमिकों को क्षतिपूर्ति का भुगतान करना पड़ा, जोकि बल्क अथवा बैग वाले सीमेंट के प्रहस्तन से संबंधित कार्य की हानि के लिए है ।
- (iv) 'परिसमापन हानियों' के लिए किसी हानि को सिद्ध नहीं करना होता ।
- (v) लाइसेंस विलेख में मध्यस्थता के लिए प्रावधान है । एल एंड टी ने कानूनी निर्णय का विकल्प चुना है । टीएमपी को एल एंड टी द्वारा अनुसरण किए जा रहे समाधान के बारे में निर्णय करना चाहिए ।
- (vi) हमारा दृष्टिकोण सहानुभूति का है और हमने सभी तर्कसंगत सहायता की है । हमने एलएंडटी के साथ पूरा सहयोग किया है ।
- (vii) एल एंड टी के विलंब अनपेक्षित समस्याओं के कारण हैं और हमने ऐसे विलंबों पर ध्यान नहीं दिया है ।
- (viii) हम क्षतिपूर्ति के दावे का अनुसरण कर रहे हैं । एलएंडटी उसको बनाए रखने को चुनौती दे रहा है । इसके साथ ही, एलएंडटी इस मामले पर टीएमपी के न्यायाधिकार की बात करता है, जिसे वह परिकलित कार्गो पर घाटशुल्क बढ़ाने का मामला मानता है । यह स्वतः विरोधी है और इसलिए स्वीकार्य नहीं है ।

7.1 संयुक्त सुनवाई के समय एल एंड टी ने अपने मामले के समर्थन में केरल और आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालयों के निर्णयों का उल्लेख किया है ।

7.2 केरल उच्च न्यायालय ने केरल राज्य सरकार बनाम मैसर्स यूनाइटेड शिपर्स और ड्रेजर्स लिमिटेड (एआईआर 1982; केरल 281) में अन्य बातों के साथ-साथ यह टिप्पणी की थी :-

“ऐसे मामले में जहां कोई पार्टी संविदा तोड़ने की शिकायत करती है और किसी प्रकार के हानि अथवा क्षति होने के कारण कोई कानूनी हानि नहीं हुई है, तब उसे किसी प्रकार की क्षतिपूर्ति नहीं दी जा सकती; इसलिए किसी प्रकार की क्षतिपूर्ति, संतुष्टि अथवा संशोधन नहीं किया जा सकता। इसलिए, वह क्षतिपूर्ति का पात्र नहीं होगा।”

7.3 नागपुर नागारिक सहकारी बैंक लिमिटेड बनाम भारत संघ (एआईआर 1981; आं.प्र. 153) के मामले में आंध्रप्रदेश उच्च न्यायालय ने अन्य बातों के साथ-साथ, यह टिप्पणी की थी :-

“जहां न्यायालय पार्टियों द्वारा नामित राशि का मूल्यांकन करने में असमर्थ है, तब यदि उसे सही पूर्वानुमान माना जाता है तो उसे तर्कसंगत क्षतिपूर्ति के रूप में माना जाए, परंतु उसी राशि को किसी प्रकार का दण्ड न माना जाए । इसके अलावा, जहां हानि को धन के रूप में निर्धारित किया जा सकता है, तब क्षतिपूर्ति का दावा करने वाली पार्टी को उसे हुई हानि को सिद्ध करना होगा।”

8. इस मामले की सुनवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रस्तुत तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) दोनों पक्षों के बीच निष्पन्न लाइसेंस करार में परस्पर संबंधित दो अलग-अलग विशेषताएं हैं — एक, एनएमपीटी का भूमि का प्रयोग करने के लिए लाइसेंस और दूसरी निर्धारित न्यूनतम स्तर तक सीमेंट कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए । पट्टाकार आबंटित जमीन के लिए लाइसेंस शुल्क प्राप्त करता है और प्रहस्तन किए गए कार्गो पर घाटशुल्क से एक निश्चित सीमा तक करार में उल्लिखित गारंटी का लाभ उठाता है । भूमि के लिए लाइसेंस की अवधि के बारे में पार्टियों में कोई विवाद नहीं है । इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत मामले में कार्गो के थ्रुपुट की न्यूनतम गारंटी का निर्धारण करने के लिए प्रभावी तारीख को सुनिश्चित करना है ।

(ii) इस प्राधिकरण ने इस मामले पर कार्रवाई एल एंड टी से प्राप्त अभ्यावेदन के आधार पर आरंभ की है । तथापि, एनएमपीटी ने करार में मध्यस्थता खंड का उल्लेख करते हुए इस प्राधिकरण के हस्तक्षेप पर आपत्ति की है । चूंकि, मध्यस्थता के लिए दोनों पार्टियों की सहमति आवश्यक होती है, किन्तु कानूनी निर्णय के लिए ऐसी सहमति आवश्यक नहीं होती । यह निर्णायक की ओर से ऐसी कार्रवाई किए जाने के लिए किसी अपील के आधार पर भी आरंभ की जा सकती है । इसे देखते हुए, एनएमपीटी की आपत्ति अनुचित है और रद्द की जाती है ।

इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि जिस समय करार को अंतिम रूप दिया गया था, तब तक इस प्राधिकरण का गठन नहीं हुआ था । इसलिए, 'मध्यस्थता' संबंधी प्रविष्टि की गई थी । परंतु, अब जबकि निर्णय हेतु एक सांविधिक स्वायत्त प्राधिकरण विधिवत रूप से गठित है, इसलिए एल एंड टी ने कानूनी निर्णय का रास्ता चुना है । इन परिस्थितियों में, एल एंड टी के विकल्प पर कोई तर्कसंगत आपत्ति नहीं हो सकती । इस प्राधिकरण से संपर्क करने पर न तो एल एंड टी को कोई विशेष लाभ होगा और न ही एनएमपीटी को मध्यस्थता में न जाने से कोई विशेष हानि होगी ।

(iii) तथापि, एनएमपीटी की यह बात सही है कि समाधान के लिए एल एंड टी द्वारा अलग-अलग रास्ते अपनाए जाने पर उन्हें आपत्ति है । जैसाकि, ऊपर कहा गया है कि इस मामले से संबंधित परिस्थितियों में एल एंड टी के लिए 'मध्यस्थता' के बारे में करार में विशेष प्रविष्टि की बजाए 'निर्णय' को चुनने में ज्यादा गुंजाइश है । परंतु, एक बार विकल्प चुनने के बाद, एल एंड टी करार में संबंधित उल्लेख के बावजूद पुनः 'मध्यस्थता' की प्रक्रिया नहीं अपना सकता । परंतु, एल एंड टी से यह आशा करना भी उचित नहीं होगा कि वे इस मामले में प्राधिकरण के निर्णय से पीड़ित होने पर किसी न्यायालय में जाने के अपने अधिकार का परित्याग कर देंगे । एल एंड टी द्वारा इस बात पर सही बल दिया गया है कि न्यायालय से समाधान पाने का मार्ग उनके लिए खुला रहेगा ।

(iv) एनएमपीटी की इस आपत्ति को रद्द करने के बाद यह जांच करना आवश्यक है कि इस मामले में निर्णय करने के लिए क्या इस प्राधिकरण के पास कोई न्यायाधिकार है । जैसाकि, उपर्युक्त पैरा 8(i) में उल्लेख किया गया है कि संबंधित मुद्दे पत्तन संपत्तियों के प्रयोग और प्रहस्तन किए गए कार्गो से संबंधित हैं । एल एंड टी के इस तर्क पर विचार करना बिल्कुल उचित होगा कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट में गिरावट होने पर घाटशुल्क लगाने से कार्गो पर लगने वाले परिकलित घाटशुल्क में वृद्धि करनी होगी । इन परिस्थितियों में, घाटशुल्क

प्रभारों से संबंधित मामले में निर्णय करने के इस प्राधिकरण के न्यायाधिकार पर कोई आपत्ति नहीं की जा सकती ।

- (v) एल एंड टी ने एनएमपीटी के साथ एक लाइसेंस करार निष्पन्न किया था और इस करार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के संबंध में एक खंड शामिल है । इस वस्तुस्थिति को देखते हुए, एल एंड टी का यह तर्क सही नहीं है कि जल-भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा दिनांक 15 फरवरी, 2000 को जारी दिशानिर्देशों में उल्लिखित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पर जोर न डाला जाए । जल-भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा 15 फरवरी, 2000 को जारी दिशानिर्देशों की प्रति का अवलोकन करने पर पता चला है कि ये दिशानिर्देश केवल भावी लाइसेंसों/पट्टा मामलों में भविष्य में लागू होंगे ।

पूरा ध्यान रखते हुए, यह स्पष्ट किया जाता है कि जल-भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी कथित दिशानिर्देशों को इस मामले में इस प्राधिकरण के ध्यान में पहली बार लाया गया है । इस प्राधिकरण को इन दिशानिर्देशों की कानूनी स्थिति की कोई जानकारी नहीं है और न ही इन दिशानिर्देशों को जारी करने से पूर्व सरकार ने इस प्राधिकरण से कोई परामर्श किया था । इसलिए, यह प्राधिकरण इन दिशानिर्देशों के संबंध में अपनी टिप्पणियां सुरक्षित रखता है और इस मामले को सरकार के साथ अलग से उठाने का निर्णय करता है । इस पृष्ठभूमि में, इस मामले में इन दिशानिर्देशों के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भ को एल एंड टी के तर्कों पर कार्रवाई करने के सीमित प्रयोजन के लिए देखा जाना चाहिए ।

- (vi) (क) संयुक्त सुनवाई के दौरान, एल एंड टी ने अपने मामले को सहारा देने के लिए दो निर्णयों — एक केरल उच्च न्यायालय और दूसरा आंध्रप्रदेश उच्च न्यायालय का उल्लेख किया है ।

उपर्युक्त पैरा सं० 7.2 में पहले ही उल्लिखित केरल उच्च न्यायालय के निर्णय (एआईआर 1982; केरल 281) का सारांश यह है कि संविदा का उल्लंघन करने पर क्षतिपूर्ति का दावा करने वाली पार्टी को वास्तविक हानि सिद्ध करनी होगी । उल्लिखित निर्णय इस मामले में लागू नहीं है, क्योंकि यह मामला एल एंड टी द्वारा किसी संविदा के उल्लंघन के संदर्भ में एनएमपीटी द्वारा की गई कोई व्यक्तिपरक कार्रवाई नहीं है । करार में सवयं एक विशेष खंड (अनुसूची-11 का खंड 2) है, जिसके अनुसार चूक होने पर एल एंड टी को भुगतान करना होगा । दूसरे शब्दों में, तथ्य यह है कि एल एंड टी द्वारा स्वेच्छा से निष्पन्न करार के विशेष कार्यनिष्पादन के लिए एनएमपीटी ने कार्रवाई की है ।

प्रसंगवश, जैसाकि एनएमपीटी ने सही कहा है कि उसके द्वारा उठाई गई अन्य हानियां भी हैं, जिन्हें पहचाना जा सकता है :-

- (कक) एल एंड टी द्वारा आरंभ यांत्रिक सीमेंट प्रहस्तन परियोजना के कारण 12 दिन की श्रमिक हड़ताल की वजह से राजस्व की हानि ।
- (कख) उक्त श्रमिक हड़ताल के कारण छवि खराब (और परिणामस्वरूप सक्षम व्यवसाय की हानि) ।
- (कग) एल एंड टी की परियोजना स्वीकार किए जाने के लिए एनएमपीटी को "पत्तन श्रमिकों को क्षतिपूर्ति भुगतान" की प्रणाली आरंभ करनी पड़ी ।

तथापि, पहले उल्लिखित संदर्भगत न्यायालय के निर्णय के लागू न होने के मद्देनजर, इस प्राधिकरण के लिए यह आवश्यक नहीं है कि हानियों के इन ब्योरो की जांच की जाए।

- (ख) उपर्युक्त पैरा 7.3 में पहले ही उल्लिखित आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय के निर्णय (एआईआर 1981; आ.प्र. 153) का सारांश यह है कि किसी पार्टी द्वारा किया गया दावा क्षतिपूर्ति हो सकता है, परंतु दण्ड नहीं और तर्कसंगत क्षतिपूर्ति का मूल्यांकन करने में न्यायालय की सहायता करने के अलावा उसे हुई हानि को भी सिद्ध करना होगा। उपर्युक्त (क) में चर्चा किए गए केरल उच्च न्यायालय के निर्णय के संबंध में दिए गए उसी कारण से हानि सिद्ध करने संबंधी निर्णय इस मामले में लागू नहीं होता।

इस मामले में स्पष्टतः दावा क्षतिपूर्ति का है और कोई दण्ड नहीं लगाया गया है। क्षतिपूर्ति के लिए दावा अवसरगत लागत की हानि के लिए है। इस मामले में हानि का सही अनुमान लगाया जा सकता है और करार में भी इसका सही अनुमान दिया गया है। इसे देखते हुए, इस मामले में क्षतिपूर्ति का तर्कसंगत पूर्वानुमान लगाने में कोई कठिनाई नहीं है। करार में वचनबद्ध ध्रुपट (जोकि स्वयं करार में उल्लिखित एक सही आंकड़ा है) के लिए घाटशुल्क (जोकि भारत के राजपत्र में सही रूप में अधिसूचित दर है) का भुगतान निर्धारित किया गया है। वस्तुतः, संदर्भगत राशि को क्षतिपूर्ति का सही पूर्वानुमान नहीं माना जा सकता।

तथापि, पहले उल्लिखित संदर्भगत न्यायालय के निर्णय के लागू न होने के मद्देनजर, इस प्राधिकरण के लिए यह आवश्यक नहीं है कि हानियों के इन ब्योरो की जांच की जाए।

- (ग) यहां यह जानना भी उचित होगा कि यहां उल्लिखित दो निर्णय केरल और आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालयों से संबंधित हैं, जबकि मामला एनएमपीटी से संबंधित है, जोकि कर्नाटक में स्थित है। इसे देखते हुए, सामान्य तौर पर अन्य राज्यों के उच्च न्यायालयों के निर्णय एनएमपीटी के मामले को निपटाने के लिए बाध्यकारी नहीं हैं। इस मामले में इन निर्णयों के लागू न होने के बारे में ऊपर दिए गए कारणों को देखते हुए इन निर्णयों के सार और भाव को अपनाने के एल एंड टी के अनुरोध को इस मामले को शासित करने के सिद्धांत के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता।

- (vii) इसलिए, परियोजना के चालूकरण में विलंब के पक्ष और विपक्ष में दोनों पार्टियों के तर्कों की जांच करना उचित होगा। टिंबर के लट्टों को न हटाए जाने और भूमिगत केबल तथा पाइपलाइनों को न हटाए जाने के कारण हुआ विलंब निश्चित ही एनएमपीटी के कारण है। दूसरी ओर, एल एंड टी द्वारा सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त करने में हुए विलंब के लिए पत्तन पूरी तरह जिम्मेदार नहीं है।

यद्यपि, एनएमपीटी ने विद्युत आपूर्ति के लिए अपनी जिम्मेदारी से इन्कार किया है, क्योंकि करार में इस संबंध में कोई निश्चित प्रावधान नहीं है, जबकि एल एंड टी ने एनएमपीटी के 1996 के पत्र का उल्लेख किया है, जिसमें एनएमपीटी के विद्युत आपूर्ति के आश्वासन का आभास होता है। चूंकि, एनएमपीटी और राज्य बिजली बोर्ड, दोनों ही अपेक्षित विद्युत मंजूर नहीं कर सके थे, इसलिए एल एंड टी को अपनी कैप्टिव विद्युत इकाई चालू करनी पड़ी थी। इससे परियोजना के चालूकरण में काफी विलंब हुआ था। तथापि, विलंब के

पीछे परिस्थितियां यह स्पष्ट दर्शाती हैं कि ऐसा एल एंड टी की लापरवाही के कारण नहीं हुआ था और इसके लिए एल एंड टी को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता। इसी प्रकार, 1997 में भारी वर्षा होना, जिसे एनएमपीटी ने भी स्वीकार किया है, एक अपरिहार्य स्थिति थी और इस आधार पर एल एंड टी को राहत दी जानी चाहिए। जैसाकि, एल एंड टी ने सही कहा है कि यह उचित और न्यायसंगत नहीं होगा कि अनुवर्ती घटनाओं के कारण हुए विलंब के लिए उसे दंडित किया जाए।

(viii) उपर्युक्त विलंब के साथ परियोजना 26 सितम्बर, 1998 को आरंभ की गई थी। परियोजना में धन निवेश किए जाने पर, इस बात पर कोई भी विश्वास नहीं कर सकता कि एल एंड टी ने अपनी लापरवाही से परियोजना को चालू करने में जानबूझकर विलंब किया हो। सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त करने के अलावा विलंब निश्चित ही एल एंड टी के नियंत्रण से बाहर है। यहां यह जानना भी उचित है कि इस विलंब से एल एंड टी को किसी प्रकार का कोई लाभ नहीं हुआ है। दूसरे शब्दों में, विलंब को प्रभावित करने वाले कोई अन्य स्पष्ट वाणिज्यिक दृष्टिकोण नहीं थे। इसके अलावा, यह तथ्य कि संयंत्र के चालू होने के पश्चात इसका कार्यनिष्पादन उच्च स्तर पर पहुंच गया था, इसकी प्रमाणिकता को दर्शाता है। इसलिए, तर्कसंगत बात यह है कि यातायात थ्रुपुट का परिकलन करने के लिए अंतिम तारीख के रूप में संयंत्र के चालू होने की तारीख मानी जाए।

(ix) एनएमपीटी के दिनांक 29 जनवरी, 96 के पत्र में लाइसेंस अवधि के आरंभ होने की तारीख को संयंत्र के चालूकरण की तारीख मानना अनुचित है, जबकि लाइसेंस शुल्क भूमि के अधिग्रहण की तारीख से देय है। निस्संदेह, बाद में निष्पन्न किए गए लाइसेंस करार में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है। तथापि, इस पत्र में लाइसेंस के दीर्घावधि प्रबंध का स्पष्ट संकेत दिया गया है। यहां यह भी जानना आवश्यक है कि पत्तन भूमि, कार्गो संबद्ध प्रभारों और पोत संबद्ध प्रभारों के लिए लाइसेंस शुल्क के रूप में, एल एंड टी परियोजना के चालूकरण के साथ और अपनी तरफ से बिना किसी अतिरिक्त निवेश के काफी राजस्व प्राप्त कर रहा है। इस परिदृश्य में, एनएमपीटी को करार पर इसके दीर्घावधि निहिताथों के संदर्भ में एक नजर डालनी चाहिए और निवेशक को अपने प्रचालन पूरी तरह चालू करने के लिए एक तर्कसंगत तैयारी अवधि प्रदान करनी चाहिए।

9. परिणामतः और उपर्युक्त दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण एनएमपीटी को लाइसेंस करार के अंतर्गत न्यूनतम वचनबद्ध यातायात के निर्धारण के प्रयोजनार्थ परियोजना के चालू होने की तारीख अर्थात् 26 सितम्बर, 1998 से प्रहस्तन किए गए यातायात को हिसाब में लेने का निर्देश देता है और तत्पश्चात यदि आवश्यक हो, वसूल की गई अधिक राशि, यदि कोई है, वापस करे, ताकि न्यूनतम वचनबद्ध यातायात की भरपाई की जा सके।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143-असा./2000]

#### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

New Delhi, the 28th February, 2001

No. TAMP/51/2000-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by M/s. 1 & Tn L.

relating to payment of wharfage on minimum committed traffic of cement handled at their bulk cement storage and handling terminal in the New Mangalore Port, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No.TAMP/51/2000 - NMPT**

M/s. Larsen & Toubro Limited

---

Applicant

Vs

The New Mangalore Port Trust

---

Respondent

**ORDER**

(Passed on this 14th day of February 2001)

This case relates to a representation from M/s. Larsen & Toubro Limited (L&T) requesting for a refund of Rs.2.31 crores wharfage levied by the New Mangalore Port Trust (NMPT) on account of minimum committed traffic not achieved by the L&T for the period 12 October 97 to 11 October 99. (Rs.1.71 crores for the period from 12 October 97 to 11 October 98 and Rs.60 lakhs for the period from 12 October 98 to 11 October 99).

2.1. The NMPT vide Licence Agreement dated 20 January 1997 granted licence to the L&T for use of its property for setting up of facilities for handling, storing, bagging and distribution of cement for a period of three years from 18 October 1996 to 17 October 1999.

2.2. As per Clause No.2 of Schedule-II of the said Agreement the L&T had committed a traffic of three lakh tonnes of cement per annum falling which it was required to pay wharfage and other charges for the committed traffic.

2.3. The L&T in its representation has stated that the committed traffic of three lakh tones per annum could not be achieved by it due to delay in commissioning of the Project. It has pleaded that the delay in commissioning of the Project has been beyond its control for the following reasons:

- (i). Initially, the plot of land connecting with Berth No.5 which was allotted to the L&T was being used by another firm for handling imported timber logs. Vacant possession of the premises could not be handed over to the L&T till 30 November 1996. Only after the land was handed over, the L&T could take up soil testing and start construction activities.
- (ii). Initially, the NMPT had agreed to sanction 250 KVA power. However, subsequently, the NMPT vide its letter dated 29 January 97 expressed its inability to supply any power; and, advised the L&T to approach the Karnataka Electricity Board which also refused supply of power. Thus, precious time was lost which further delayed commissioning of the facilities. Now the plant is based on captive power.
- (iii). The year 1997 recorded unprecedented heavy rains and all construction activity had to be stopped during the monsoon season.
- (iv). During the construction activity, the L&T found passage of an underground cable in the land allotted to it; and, the process of obtaining permission from the NMPT for removal of the cable and the activity of removal took an additional period of nearly two months.
- (v). There were delays in getting approval from statutory authorities like the Inspector of Explosives, Inspector of Factories, Pollution and Environment Control Board which

- (vi). The L&T had from time to time briefed the NMPT of the events which were delaying execution of the project and submitted requests for granting extension of time for commissioning of the facilities, which was not considered favourably.

2.4. The L&T has made the following submissions in support of its arguments:

- (i). Clause 3 under Schedule-II of the Licence Agreement stipulates that the date of commissioning will be reckoned as six months from the date of allotment of land and grace period of two months required for preparation of engineering details will be allowed. This clause further stipulates that the licence period will commence from the date of payment of Licence fee which was paid on 18 October 96. As such, the licence is deemed to have commenced from 18 October 96 though the Agreement was signed on 20 January 97.

The details concerning their Agreement are as follows:

| <u>Particulars</u>                                | <u>Date</u> |
|---|-------------|
| (a). Signing the Agreement                        | 20.01.97    |
| (b). Vacant possession of land given to the L&T   | 30.11.96    |
| (c). Land Allotment Agreement                     | 24.04.97    |
| (d). Commencement of licence period (as per NMPT) | 12.10.97    |
| (e). Commissioning of the plant                   | 26.09.98    |

(ii). The L&T has further submitted that the Ministry of Surface Transport vide circular No.PT-17011/55/87-PT dated 15 February 2000, has clarified that the ports should not insist on minimum throughput guarantees. Though these guidelines have been issued in February 2000, it applies with equal force to all cases; and, accordingly, the stipulation by the NMPT for a minimum traffic of three lakh tonnes per annum is against the guidelines.

(iii). Though the L&T did not achieve the traffic of 6 lakh MT, the NMPT has not been put to any pecuniary loss whatsoever. In fact, when the L&T was not using the berth, the NMPT has made use of the berth for other cargo.

(iv). The NMPT has not incurred any expenditure to provide any additional facilities to support the Project.

2.5. The NMPT informed the L&T that the lease which expired on 17 October 99 would be extended only after the L&T paid the sum of Rs.2.31 crores. The L&T requested the NMPT to accept bank guarantee in lieu of cash and assured for making up the traffic shortfall in the future three years licence period. This request was also rejected and the L&T had reportedly no other alternative but to pay the sum of Rs.2.31 crores under protest.

3. Subsequently, the L&T citing reference of the NMPT's letter No.2/92/95-EB22 dated 29 January 1996 whereby the Port had expressed its no objection to concede to the L&T's request and treat the date of commissioning as the date of commencement of licence period subject to the condition that the licence fee is payable from the date of taking over the land, made a request to the NMPT to refund a sum of Rs.1.71 crores stated to have been recovered in excess.

4.1. A copy of the representation received from the L&T and also its letter dated 1 July 2000 were forwarded to the NMPT for its comments.

4.2. The NMPT had sent their reply on 2 August 2000, stating that the L&T had also represented the same issue to the Ministry of Surface Transport (MOST). The NMPT has forwarded to us the comments furnished by it to MOST.

4.3. A summary of the comments of the NMPT is given below:

- (i). Land measuring 11700 sq. mt. was allotted to the L&T on a short-term licence basis for three years. The land was handed over on 18 October 1996 and a licence deed was executed for the period from 18 October 1996 to 17 October 1999.
- (ii). As per the terms and conditions of allotment, the Licencee has to pay wharfage and other charges for the committed traffic, even if it fails to achieve the volume.
- (iii). Date of commissioning of the plant is taken as 12 October 97 as per the conditions of allotment.
- (iv). The request of the L&T for extension of time upto 1 February 98 for commissioning the plant was not considered by the Port as per the terms and conditions of licence deed. On 13 November 97, the Port conveyed its decision that the L&T should make good the loss in wharfage charges, if there would be any shortfall in committed traffic during the period from 12 October 97 to 11 October 98.
- (v). The L&T commissioned its plant on 26 September 98; and, during the period upto 11 October 98, it handled only 15000 tonnes. Accordingly, a claim of Rs.1.71 crores for shortfall in committed traffic has been preferred against the L&T.
- (vi). In the meantime, the lease expired on 17 October 99. It was decided by the Board that extension of lease would be considered only if the L&T made good the shortfall in the minimum guaranteed traffic relating to the previous period.
- (vii). The L&T vide its letter dated 6 March 2000 requested to refer the matter of payment of Rs.2.31 crores for arbitration and pending resolution of the issue to extend the lease and to reduce traffic commitment to 2.25 lakh MT per annum.
- (viii). The Board decided that the L&T should pay Rs.2.31 crores in cash and Bank Guarantee would not be accepted. It was also decided that the licence would be renewed only after the L&T deposited the amount.
- (ix). The L&T issued a cheque for Rs.2.31 crores under protest and requested the port to refer the case for adjudication to an appropriate Authority like the TAMP.
- (x). The Board on 26 May 2000 resolved to refer the dispute to an arbitrator in the Ministry of Law as per the Agreement.
- (xi). The licence for the land has since been renewed for a further period of 3 years from 18 October 1999 to 17 October 2002 on the same terms and condition with revised licence fees.

4.4. The arguments of the NMPT against the delay in commissioning of the plant are summarised below:

- (i). Notices were issued to clear timber logs on allotment of land to the L&T. The L&T agreed to take over the land on 18 October 1996 accepting that these timber logs would not come in their way of preliminary engineering works such as survey, soil investigation. Timber logs were subsequently cleared in the month of November 96. Delay in clearance of a few timber logs could not affect the L&T work relating to preliminary engineering works.

- (ii). The NMPT could not sanction power in view of shortage of bulk supply from the Karnataka Electricity Board. There is no clause in the Agreement binding the Port to make available the electricity to the L&T. The Port cannot take responsibility for the delay in installation of the L&T genset.
- (iii). The existence of underground power cable in that portion of land was not foreseen in advance. Arrangements were made to reroute the cable as soon as it was noticed.
- (iv). The L&T had submitted foundation drawing in January 97 which was approved by the NMPT on 13 February 97. As per the terms and conditions of the Agreement, eight months time was allowed for construction activity. Accordingly, the date for committed traffic was reckoned as 12 October 97, and hence no further extension of commissioning of plant was considered by the NMPT.
- (v). As per the terms of the Agreement, it was the L&T's responsibility to obtain necessary statutory clearances as required by law.
- (vi). The L&T's argument about heavy rains in 1997 is factual. But the reasons are beyond the control of the Port.
- (vii). Wharfage charges demanded by the NMPT for shortfall in the committed traffic of 3.00 lakh MT was as per the terms and conditions of the Agreement. This is not a compensation claim as alleged by the L&T.

5. A copy of the reply received from the NMPT was forwarded to the L&T for information / comments. A copy of the representation of the L&T and a copy of comments from the NMPT were also forwarded to the Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) for its comments.

6. A joint hearing in this case was held at the NMPT on 22 September 2000, which was attended by the L&T, the NMPT and the KCCI. At the joint hearing, the following submissions were made:

**M/s. Larsen & Toubro Limited**

- (i). Land was allotted on 18 October 96. However, there were supervening events which caused delay in commissioning of the plant only by September 1998.
- (ii). The supervening events were statutory clearances and related to site conditions attributable to the NMPT which are given below:
  - (a). Timber logs blocking our access to the land.
  - (b). Shifting of power cable and pipelines.
  - (c). Unprecedented rains in 1997.
  - (d). Work could start only in late 1997.
  - (e). Supply of power was complicated. This lead to unexpected requirement for procurement of DG sets having a long lead time.
  - (f). There were delay in environment clearance and other clearances.
- (iii). The NMPT explains its delay by attributing them to unanticipated circumstances. The same consideration may be given to us.

- (iv). There was no malafide on our side. The delays in no way benefited us. We tried our best with clear intention. It is not fair and equitable to penalise us for delays caused by supervening circumstances.
- (v). 26 September 98, must be considered as the material date after reckoning for delays.
- (vi). Government had subsequently said that the minimum level of throughput need not be linked to lease. Thereby the intention of the Government was clear to speed up infrastructure development. Although this circular was issued later, it must be seen to clarify an intent that was already there.
- (vii). Law of contract says that no party can claim compensation / damage for loss not actually suffered. Two High Court rulings are being filed by us in support of this. The NMPT has to prove its 'loss'. It is an open berth and the NMPT has been using it. Where is the loss? The NMPT cannot have a contract for unjust enrichment.
- (viii). This levy of damage will amount to revision of wharfage. The TAMP, therefore, has jurisdiction and must consider this. We, therefore, want adjudication.
- (ix). Loss caused by labour strikes, loss caused by compensation to labours, etc., are not directly related to this project. These are consequential in nature.
- (x). If there is a ruling of the Bombay High Court about 'liquidated damages' not requiring proof, by all means, it can be relied upon.
- (xi). If legal redress is available to us against TAMP order to be passed, it has to remain open. But, right now it is hypothetical.
- (xii). Letter of the NMPT to the L&T dated 29 January 97 is an indication of an understanding about supply of power.
- (xiii). The Kerala / Andhra Pradesh High Court have enunciated a principle of law. In the absence of any contrary ruling, the NMPT, even though it is located in Karnataka will be bound by it. The Authority must adopt this principle in this case.

#### **Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI)**

- (i). The Licence Deed is an expression of mutual understanding. The intention has to be seen. We find the L&T's intention to be sincere.
- (ii). Delays were not attributable to the L&T. It was not a case of delay caused on commercial consideration.
- (iii). After commissioning, the L&T has reached a high level of performance.
- (iv). The L&T has invested a lot which proves its seriousness.
- (v). These kind of delays are there in all cases. These are not attributable to any casualness or negligence on the part of the L&T.

#### **The New Mangalore Port Trust (NMPT)**

- (i). 1995 Government Guidelines requires a tendering process. Even for leases less than 30 years, Government approval was required.
- (ii). The L&T readily and voluntarily offered to incorporate a minimum performance

- (iii). There was a twelve-day labour strike causing loss of revenue, loss of image and, therefore, loss of potential business. The payment of compensation had to be made to workers, that is, for loss of work relating to handling of bulk or bagged cement.
- (iv). 'Liquidated damages' do not require loss to be proved.
- (v). The Licence Deed provides for arbitration. The L&T has opted for adjudication. TAMP must decide about the L&T pursuing one line of redress only.
- (vi). We have been very sympathetic and all reasonable accommodation was given. We have fully cooperated with the L&T.
- (vii). The L&T delays are due to unforeseen problems and we have discounted such delays.
- (viii). We are pursuing a claim of compensation. The L&T challenges maintainability of that. At the same time, the L&T talks of TAMP jurisdiction to deal with this as a case of increasing wharfage on cargo that did arrive. This is self-contradictory and is, therefore, not acceptable.

7.1. At the joint hearing the L&T has cited the rulings of the Kerala and Andhra Pradesh High Courts in support of its case.

7.2. The Kerala High Court in *State of Kerala – Vs – M/s. united Shippers and Dredgers Ltd.* (AIR 1982; Kerala 281) *inter alia*, observed as follows:

*"In a case where the party complaining breach of contract has not suffered legal injury in the sense of sustaining loss or damage, there is nothing to compensate him for; there is nothing to recompense, satisfy or make amends. Therefore, he will not be entitled to compensation."*

7.3. In *Nagpur Nagarik Sahakari Bank Ltd. Vs Union of India* (AIR 1981; AP 153), the Andhra Pradesh High Court, *inter alia*, observed as follows:

*"Where the Court is unable to assess the compensation, the sum named by the parties, if it is regarded as a genuine pre-estimate, may be taken into consideration as the measure of reasonable compensation, but not if the sum named is in the nature of a penalty. Further, where loss in terms of money can be determined, the party claiming compensation must prove the loss suffered by him."*

8. With reference to the totality of information collected during the proceedings of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The Licence Agreement between the parties contains two distinctive but inter-related features – one, licence to use the NMPT land and another to handle cement cargo at least to the prescribed minimum level. The Lessor gets licence fee for the land allotted and enjoys the guarantee envisaged by the Agreement to the extent of assured income from wharfage on cargo handled. There is no dispute between the parties on the period of licence for the land. The issue presented before this Authority is to determine the effective date from which the minimum guaranteed throughput of cargo needs to be reckoned with.
- (ii). The case has been taken up by this Authority based on a representation from the L&T. However, the NMPT has objected to the intervention of this Authority citing the arbitration clause in the Agreement. While arbitration calls for consent of both the parties, adjudication does not require such consent; it can

be initiated on the strength of an appeal calling for such action from the adjudicator. That being so, the NMPT objection is misplaced and dismissed.

It is noteworthy in this context that this Authority was not in existence when the Agreement was finalised. Hence, the entry about 'arbitration'. But, now that a duly constituted, statutorily autonomous Authority is in position to adjudicate, the L&T have chosen to go for adjudication. In the circumstances, there can be no reasonable objection to the choice made by the L&T. Nothing will be particularly gained by the L&T by approaching this Authority; equally, nothing will be particularly lost by the NMPT by not going in for arbitration.

- (iii). The NMPT has, however, a valid point when it objects to the L&T claiming access to different courses of redress. As has been described above, the circumstances governing this case do give scope for the L&T to choose 'adjudication' in spite of a specific entry in the Agreement about 'arbitration'. But, once having made such a choice, the L&T cannot go back to the 'arbitration' process notwithstanding the stipulation concerned in the Agreement. But, it will not be reasonable to expect the L&T to forego its right of access to a court of law if it is aggrieved by this Authority's decision in this case. As has been rightly stressed by the L&T, its access to redress in courts of law will remain open.
- (iv). After dismissing this objection of the NMPT, it is necessary to examine whether this Authority has jurisdiction to adjudicate in this case. As has been pointed out at paragraph 8(i) above, the issues involved are relating to use of port properties and wharfage on cargo handled. It will definitely be of relevance to consider the L&T's argument that levy of wharfage on shortfall in the minimum guarantee throughput amounts to increase in wharfage on cargo that did arrive. Under these circumstances, this Authority's jurisdiction to adjudicate in a matter relating to wharfage charges cannot be questioned.
- (v). The L&T have entered into a Licence Agreement with the NMPT and this Agreement does contain a provision relating to minimum guarantee throughput. This being the factual position, the L&T argument for not insisting upon a minimum throughput guarantee enunciated in the guidelines, stated to have been issued by the Ministry of Surface Transport (MOST) on 15 February 2000, is not reasonable. A perusal of the copy of the guidelines dated 15 February 2000 issued by the MOST reveals that they will have prospective application in future licence / lease cases only.

By way of abundant caution, it is to be clarified that the guidelines stated to have been issued by the MOST have been brought to the notice of this Authority for the first time in the instant case. This Authority does not know the legal sanctity of these guidelines; neither had the Government consulted this Authority before prescribing these guidelines. This Authority therefore, reserves its comments on these guidelines; and, decides to take up the issue with the Government separately. In this backdrop, this Authority's reference to these guidelines in the instant case must only be seen for the limited purpose of dealing with the arguments of the L&T.

- (vi). (a). At the time of the joint hearing, two rulings — one of the Kerala High Court and another of the Andhra Pradesh High Court — have been cited on behalf of the L&T to bolster its case.

The substance of the Kerala High Court ruling cited (AIR 1982; Kerala 281), as has been stated already in paragraph 7.2. above, is that a party claiming compensation for breach of contract has to establish the actual loss. The ruling cited is not applicable to this case because what is involved here is not a subjective action taken by the NMPT with reference to any breach of contract by the L&T. The Agreement itself

contains a specific clause (Clause No.2 of Schedule II) requiring the L&T to make the said payment in case of default. In other words, what is involved is an action taken by the NMPT for specific performance of the Agreement willingly executed by the L&T.

Incidentally, as has been correctly contended by the NMPT, there have also been identifiable losses suffered by it:

- (aa). Loss of revenue due to the 12-day labour strike caused by the mechanised cement handling project introduced by the L&T.
- (ab). Loss of image (and, the consequential loss of potential business) caused by the said labour strike.
- (ac). The system of 'compensatory payments to the port labour' that the NMPT has had to introduce to get the L&T project accepted.

In view, however, of the inapplicability of the Court ruling in reference as described earlier, it is not necessary for this Authority to go into these details of losses.

- (b). The substance of the Andhra Pradesh High Court ruling cited (AIR 1981; AP 153), as has been already described in paragraph 7.3. above, is that where a party claims not penalty but compensation, it must prove the loss suffered besides helping the court to assess the compensation amount as reasonable. For the same reason given in respect of the Kerala High Court ruling discussed in (a) above, here, again, the ruling about proving the loss suffered does not relevant to this case.

What is involved in this case evidently is a claim for compensation and not imposition of a penalty. The claim for compensation is for loss of an opportunity cost. The said loss in this case is capable of precise estimation; and, the Agreement has precisely estimated it also. That being so, there is no problem in this case of a reasonable pre-estimation of the compensation. The Agreement stipulates payment of wharfage (which is a precise rate notified in the Gazette of India) for a committed throughput (which again is a precise figure quoted in the Agreement itself). In the event, the amount in reference cannot but be held to be a genuine pre-estimate of the compensation.

In view, however, of the inapplicability of the Court ruling in reference as described earlier, it is not necessary for this Authority to go into these details of losses.

- (c). It is also relevant here to recognise that the two rulings cited are of the High Courts of Kerala and Andhra Pradesh whereas the case pertains to the NMPT which is located in Karnataka. That being so, in the normal course, the rulings of High Courts of other States are not binding for the disposal of the NMPT case. And, for the reasons given above about the inapplicability of these rulings to this case, the request of the L&T to adopt the pith and substance of these rulings as the principle governing this case is not accepted.

- (vii). It is relevant to examine the arguments put forth by both the parties for and against the delay in commissioning of the project. The delay caused on account of non-removal of timber logs and clearance of underground cable and pipelines is definitely attributable to the NMPT. On the other hand, the port is

not reasonably held responsible for the delay in the L&T acquiring statutory clearances.

Even though the NMPT has denied its responsibility for supply of power quoting the absence of any express provision in this regard in the Agreement, the L&T has referred to a 1996 letter of the NMPT which gives an understanding about the NMPT assurance on supply of power. Since both the NMPT and the State Electricity Board could not sanction the required power, the L&T had to commission a captive power unit. This has definitely contributed in a major way to the delay in commissioning the Project. However, the circumstances leading to the delay clearly show that it is not due to any casualness on the part of the L&T and hence it cannot justifiably be attributed to the L&T. Likewise, heavy rains in 1997, which the NMPT also admits, is a *force majeure* condition and the L&T deserves relief on this account. As has rightly been contended by the L&T, it will not be fair and equitable to penalise it for delays caused by supervening events.

- (viii). With the delay mentioned above, the project was commissioned on 26 September 1998. Having invested the money in the project, it is incomprehensible for anyone to believe that the L&T has intentionally delayed the commissioning of the project due to its laxity. The delay, except on obtaining the statutory clearances, is definitely beyond the control of the L&T. It is also relevant here to recognise that the L&T has in no way benefited by the delay involved. In other words, there were apparently no commercial considerations influencing the delays. Further, the fact that it has been able to reach a high level of performance after commissioning the plant must be seen to establish its bona fides. It is, therefore, reasonable to reckon with the date of commissioning of the plant as the cut-off date for calculation of traffic throughput.
- (ix). The NMPT letter dated 29 January 96 unambiguously states that the date of commissioning of the plant can be taken as the date of commencement of the licence period, but the licence fee is payable from the date of taking over the land. No doubt, the Licence Agreement which has been executed subsequently does not contain such a provision. This letter, however, does give a clear indication of a long-term arrangement of licence. It is to be recognised that the port is gaining substantial revenue on account of the licence fee for the land, cargo-related charges and vessel-related charges with the commissioning of the L&T project and without any additional investment from its side at that. Viewed in this perspective, the NMPT should look at this Agreement in the context of its long-term implications and allow the investor a reasonable lead period to fully gear up his operations.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority directs the NMPT to reckon with the traffic handled with effect from 26 September 1998 i.e., the date of commissioning of the project, for the purpose of determination of the minimum committed traffic under the Licence Agreement; and, if necessary thereafter, to refund the excess, if any, in the recoveries made, to make good the shortfall in wharfage charges with reference to the minimum committed traffic.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT/TE/IV/143/Exty/2000]

